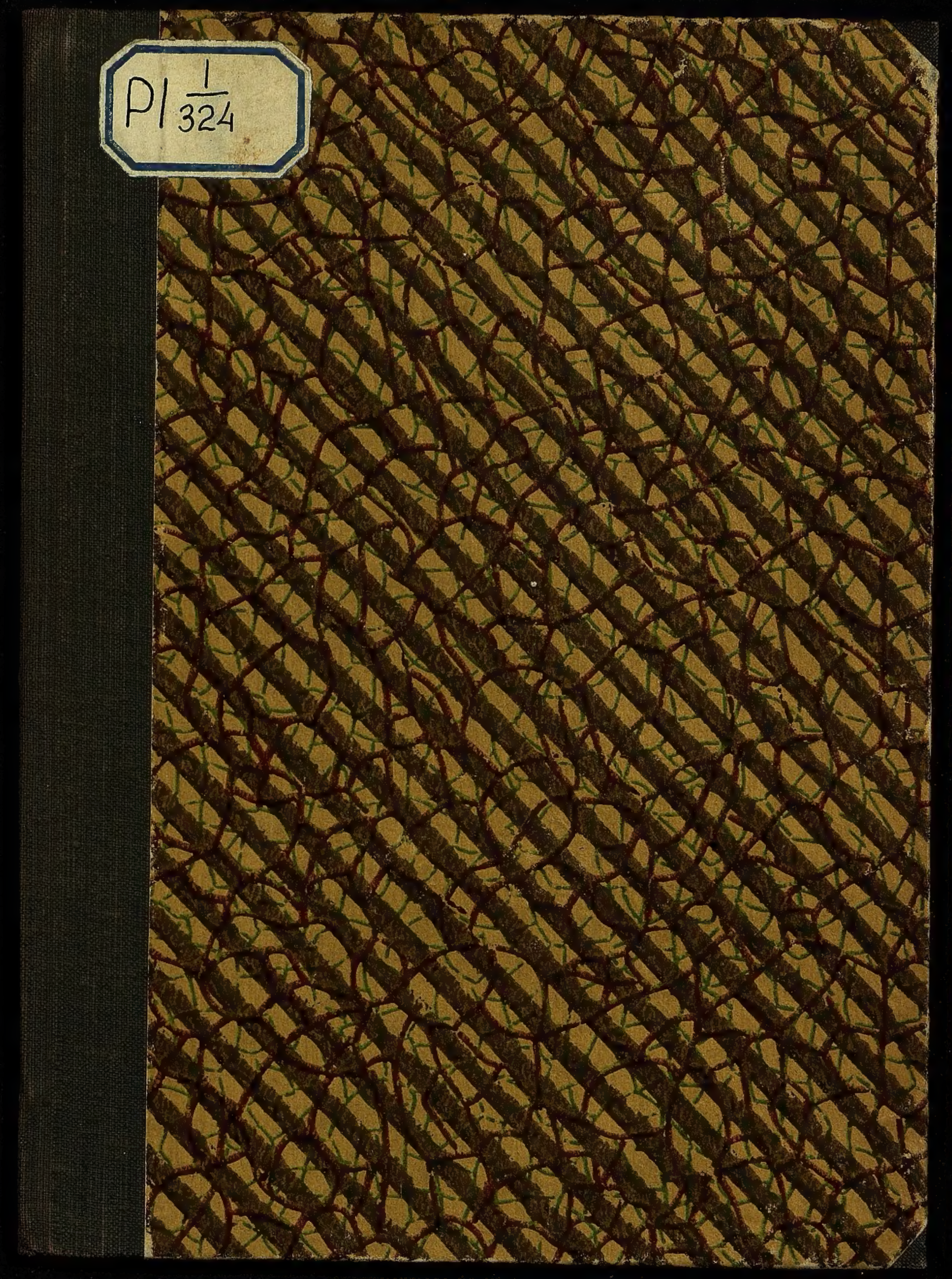


СЕКРЕТНО.

ОПИСАНІЕ УСЛОВІЙ

ПРОИЗВОДСТВА ДЕССАНТНЫХЪ ОПЕРАЦІЙ

въ Румынской Добруджѣ

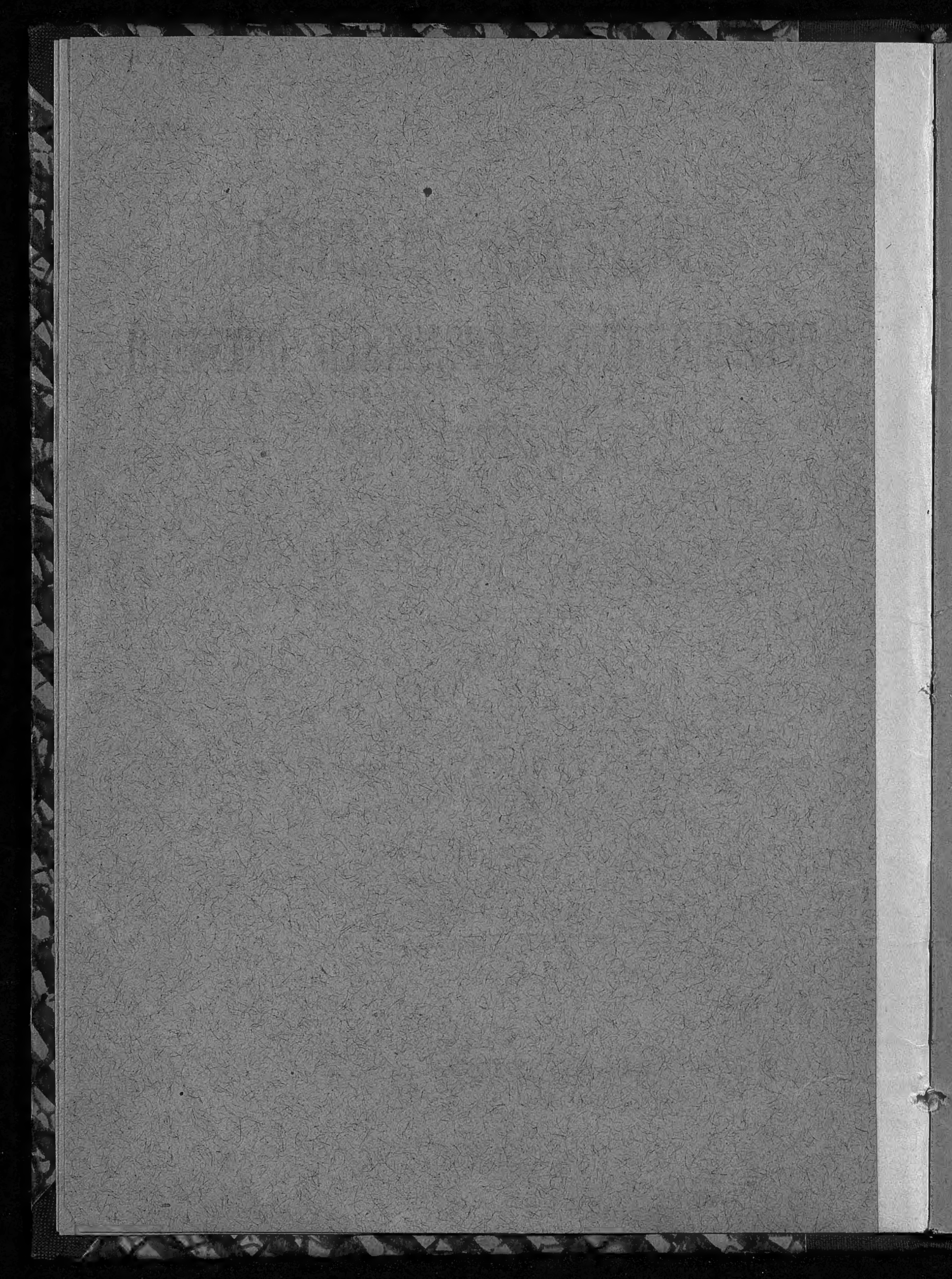
распоряженіемъ Штаба Одесскаго воен. Округа совмѣстно съ Начальникомъ отряда судовъ обороны сѣверо-западной части Чернаго моря.

СОСТАВИЛИ:

Капитанъ 2-го ранга ХОЛОДОВСКІЙ и Генеральнаго Штаба Капитанъ БАЗАРЕВИЧЪ.



ОДЕССА.
Типо-Литографія Штаба Округа.
1916.



СЕКРЕТНО.

ОПИСАНІЕ УСЛОВІЙ
ПРОИЗВОДСТВА ДЕССАНТНЫХЪ ОПЕРАЦІЙ
въ Румынской Добруджѣ

распоряженіемъ Штаба Одесскаго воен. Округа совмѣстно съ Начальникомъ отряда судовъ обороны сѣверо-западной части Чернаго моря.

СОСТАВИЛИ:

Капитанъ 2-го ранга ХОЛОДОВСКІЙ и Генеральнаго Штаба Капитанъ БАЗАРЕВИЧЪ.



ОДЕССА.

Типо-Литографія Штаба Округа.

1916.


Библиотека Российского Исторического Музея
№ 10756
2/VI 1922

МАТЕРІАЛАМИ

для составленія описанія послужили:

---

1. Добруджа. Военно-географическій и военно-статистическій очеркъ. Составилъ Генеральнаго Штаба Полковникъ **Занкевичъ**. Изданіе Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба 1910 года.

2. Лоція Чернаго моря. Изданіе Главнаго Управленія Гидрографическаго Управленія Морского Министерства 1915 года.

3. Краткое описаніе побережья Чернаго моря отъ мыса Шаблотъ до Турецкой границы изданіе Штаба VII арміи.

4. Сношеніе Командующаго транспортной флотиліей Чернаго моря отъ 6 іюля 1915 года за № 1923.

5. Копія доклада Начальника Штаба VII Арміи о дессантной операціи отъ 8 января 1916 года за № 0586.

Оглавленіе.

	Стр.
Значеніе дессантныхъ операцій въ Добруджу	3
I. Характеръ Черноморскаго побережья	4
Сѣверный участокъ побережья	4
Южный участокъ	5
Подводные камни	6
Румынскіе порты	6
Кюстендже	6
Портъ Мангалія	7
Климатическія условія	7
II. Условія высадки	8
Дессантъ въ бухтѣ Мидія	8
Дессантъ въ Кюстендже	9
Дессантъ южнѣе м. Тузла	10
Дессантъ у Мангаліи	11
Дессантъ у Кавгрны	11
Дессантъ у Балчика	11
Дессантъ у устья р. Экрене	12
III. Условія перевозки дессанта	12
Базы	12
Разстояніе отъ базъ къ пунктамъ высадки	13
Транспортныя средства	13
Время необходимое для сосредоточенія транспортовъ	14
Время необходимое для посадки	15
Время необходимое для выхода изъ рейда	15
Высадочная флотилія	15
Срокъ высадки	16
Время необходимое для производства дессанта	16
IV. Заключеніе	16

Условія дессантной операціи на Черноморскомъ побережьѣ Румынской Добруджи.

Карта 10 верстъ.

Значеніе дессантныхъ операцій въ Добруджу.

Дессантныя операціи нашихъ войскъ въ предѣлахъ Румынской Добруджи возможны лишь при условіи выступленія Румыніи на сторонѣ четверного согласія.

При совмѣстномъ съ нами выступленіи Румыніи наши дессантныя операціи могутъ получить характеръ или самостоятельныхъ операцій, или же связанныхъ съ сухопутной операціей въ Румынской Добруджѣ; въ послѣднемъ случаѣ онѣ пріобрѣтаютъ значеніе или авангарда, или же отрядовъ, дѣйствующихъ въ тылъ и во флангъ германо-болгарскимъ войскамъ.

Въ случаѣ выступленія Румыніи на сторонѣ нашихъ противниковъ, самостоятельная дессантная операція въ Добруджѣ мало вѣроятна; Добруджинскій театръ является для насъ второстепеннымъ театромъ, а потому врядъ ли представитъ намъ стратегическія выгоды, отвлеченіе туда большихъ силъ.

Дессантныя операціи небольшихъ отрядовъ, высаживаемыхъ на берегъ съ цѣлью дѣйствовать на сообщеніе наступающихъ по Добруджѣ войскъ, врядъ ли выполнимы вслѣдствіе большого удаленія (400—475 верстъ) отъ ближайшихъ базъ флота (Одесса, Севастополь), а также маловаж-

ности цѣли ихъ дѣйствія, такъ какъ главныя сообщенія противника будутъ находиться внѣ досягаемости этихъ отрядовъ, на лѣвомъ берегу Дуная.

I. Характеръ Черноморскаго побережья.

По физическимъ свойствамъ и стратегическому значенію Черноморское побережье Добруджи можетъ быть раздѣлено на два участка неравной величины:

1) сѣверный отъ Килійскаго рукава Дуная до южной оконечности лимана Синяго и 2) южный отъ этого лимана до Болгарской границы.

Сѣверный участокъ.

Сѣверный участокъ побережья носитъ характеръ однообразной низменной, болотистой равнины, пересѣченной протоками, полосами лагунъ и устьями рукавовъ Дуная.

Единственный большой пунктъ этого участка побережья—портъ Сулинъ принадлежитъ Дунайской международной комиссіи. Въ порту имѣются двѣ набережныя, къ которымъ могутъ швартоваться суда: сѣверная длиной 1236 фут. и южная длиною 2925 фут.; глубина канала 21—15—27 фут., ширина—360 фут.; въ порту значительные склады нефти и угля.

Вслѣдствіе малой приглубости моря, такъ и главнымъ образомъ за отсутствіемъ важныхъ пунктовъ на побережьѣ и дорогъ, ведущихъ вглубь Добруджи, десантныя операціи на сѣверномъ участкѣ представляются неосуществимыми.

Занятіе же Сулинскаго порта, ввиду его нейтральнаго характера, вызоветъ протесты нашихъ враговъ.

Южный участокъ.

Между озерами Ташаулъ и Сюдъ, въ раіонѣ котораго расположено м. Мидія, море довольно глубоко вдается въ материкъ, образуя родъ залива, шириной до $14^1/_2$ верстъ и длиною до $4^1/_2$ верстъ.

Заливъ этотъ въ сѣверной части носитъ названіо бухты Мидіи.

Берегъ Мидійской бухты почти пологій; между нимъ и моремъ лежитъ песчанная полоса шириною до $^1/_2$ версты.

Прибережныя озера Ташауль и Каргалыкъ отдѣляются отъ моря песчанной полосой, шириной $1—1^1/_2$ вер.

Отъ Мидійской бухты до южной оконечности оз. Сюдъ берегъ имѣетъ обрывистый характеръ при высотѣ 105—120 фут.; ширина песчаной дюны, отдѣляющей озеро отъ моря, 90—140 саж. Подходъ къ берегу затрудненъ, и судамъ нельзя подходить ближе $6^1/_2$ верстъ.

Къ югу отъ оз. Сюдъ тянется мысъ, на которомъ расположенъ городъ Кюстенджe; длина мыса около 2 вер., ширина отъ $^1/_2$ до $1^1/_2$ вер.; средняя высота 120 фут.; берегъ особенно сѣверо-восточный—обрывистый. Мысъ этотъ образуетъ закрытую съ сѣвера бухту Кюстенджe; до покатаго къ берегу мыса Тузла (противъ деревни того же названія) берегъ сохраняетъ крутой и обрывистый характеръ; высота его 117—147 фут,; исключеніе составляетъ низменная полоса дюнъ шириной 90—120 саж., отдѣляющая оз. Тузла отъ моря.

Отъ м. Тузла, высота котораго 102 ф., до Мангаліи берегъ имѣетъ тотъ же обрывистый характей, достигая 72—138 ф., лежащія на побережьѣ озера отдѣлены отъ моря неширокой полосой дюнъ.

Верстахъ въ двухъ южнѣе Мангаліи прибрежныя высоты отступаютъ отъ берега, оставляя между собою и моремъ песчаную полосу шириной въ 150—200 саж.; въ верстѣ южнѣе Мангаліи лежитъ озеро того же имени, отдѣленное отъ моря полосой невысокихъ дюнъ около 90 саж. шириной.

Южнѣе этого раіона до Болгарской границы тянется крутой, обрывистый берегъ—высотой 96 фут., а въ раіонѣ Балчика доходитъ до 675 фут. Въ этомъ раіонѣ имѣется спускъ къ морю у деревни Джелегра и затѣмъ ущелье у Каварны.

На участкѣ Тюркъ—Санджукъ—Балчикъ берегъ болѣе покатъ, но имѣетъ всхолмленный характеръ. Въ раіонѣ Балчика подходитъ къ берегу пологимъ скатомъ.

У Болгарской границы устье р. Экрене образуетъ низину шириной до 5 верстъ.

Подводные камни. Подводные камни встрѣчаются у м. Мидіи въ 35—70 саж. отъ него; южнѣе м. Кюстендже въ 140—235 саж.; сѣвернѣе его въ $4^1/_2$ вер., у Тузла и Мангаліи въ 2 вер.

Дно моря у береговъ — преимущественно илистое.

Румынскіе порты. На Черноморскомъ побережьѣ Добруджи имѣются порты: Кюстендже и Мангалія.

Кюстендже. Портъ Кюстендже расположенъ къ югу отъ города, въ бухтѣ того же наименованія, и огражденъ съ востока и юга каменными дамбами; входъ въ портъ съ южной стороны, черезъ ворота шириной въ 77 саж.; другихъ выходовъ изъ порта нѣтъ; портъ имѣетъ до 1 версты длины въ направленіи съ сѣвера на югъ и отъ 180 до 300 саж. ширины, у входа глубина 27 фут., а на остальномъ пространствѣ 24 фута; портъ окруженъ со всѣхъ сторонъ каменными

набережными, къ которымъ могутъ швартоваться суда; глубина у набережныхъ 24—27 футовъ.

Восточная дамба продолжена на 180 саж. къ югу отъ выхода изъ порта, что образуетъ аванпортъ глубиной въ 25—27 ф., протяженіемъ 180 саж. съ сѣвера на югъ и 232 саж. съ запада на востокъ.

Рейдъ укрытъ отъ западныхъ, сѣверныхъ и лишь въ слабой степени отъ сѣверо-восточныхъ вѣтровъ.

На берегу у южной оконечности порта расположены огромные склады нефти, сохраняемой въ большихъ металлическихъ резервуарахъ, окрашенныхъ въ красный цвѣтъ и хорошо видимыхъ съ моря.

Кромѣ нефти въ Кюстендже имѣется весьма значительные склады угля.

Портъ Мангалія.

Искусственныя сооруженія порта Мангаліи ограничиваются каменной, частью пришедшей въ ветхость, набережной временъ генуэсцевъ. Глубина моря у самой набережной 3 ф.; въ разстояніи 230—250 саж. она достигаетъ уже 25—27 фут.; море у порта изобилуетъ подводными камнями. Слѣдовательно. портъ Мангалія, благодаря отсутствію искусственныхъ сооруженій, для высадки большого дессанта не удобенъ.

Климатическія условія.

Въ виду зависимости дессантныхъ операцій отъ вѣтровъ и тумановъ благопріятнымъ временемъ для нихъ слѣдуетъ считать лѣтній періодъ —іюль—августъ, (число бурныхъ дней 1, 3—1,7% и туманныхъ 0,2%); зимній періодъ ноябрь—апрѣль—самый неблагопріятный для производства дессанта (число бурныхъ дней 2,6—3,3% и туманныхъ до 12%); изъ осенняго и

весенняго періодовъ нельзя предпринимать дессантныхъ операцій въ дни равноденствій т. е. около 9 марта и около 9 сентября вслѣдствіе равноденственныхъ штормовъ.

Такимъ образомъ физическія свойства Черноморскаго побережья Добруджи позволяетъ произвести дессантъ въ слѣдующихъ пунктахъ:

1. Южнѣе м. Мидіи.
2. Въ Кюстендже.
3. Южнѣе м. Тузла.
4. Въ Мангаліи.
5. Въ Балчикѣ.
6. Въ устьѣ р. Экрене.

II. Условія высадки.

Дессантъ въ бухтѣ Мидія.

Бухта Мидія*) защищена отъ господствующихъ вѣтровъ. Подводныхъ камней у берега нѣтъ; берегъ ея пологій. Мелко сидящіе транспорты могутъ подойти къ берегу на растояніе 1—1²/₃ версты (глуб. 9—12 ф.); линейные корабли на 6—6½ верстъ.

Прѣсной воды нѣтъ.

Слѣдовательно при высадкѣ въ бухтѣ Мидія—1) транспорты должны остановиться въ 1—2 верстахъ отъ берега, что требуетъ для быстрой разгрузки благопріятныхъ условій погоды и болшого количества мелкихъ судовъ; 2) необходимо организовать вмѣстѣ съ высадкой дессанта подвозъ прѣсной воды; (вода въ прибрежныхъ озерахъ болѣе соленая, чѣмъ въ морѣ; 3) судовая артиллерія (6" ордія) своимъ огнемъ сможетъ прикрыть береговую полосу шириной до 4½ верстъ.

---

*) Данныхъ для опредѣленія длины причальныхъ линій и глубины ихъ нѣтъ.

Линія, которая должна быть закрѣплена для прикрытія амбаркаціоннаго пункта до занятія Кюстендже, намѣчается между озерами Ташауль и Сюдъ, отъ д. Чикрачи до д. Канара, съ отдѣльнымъ укрѣпленіемъ, замыкающимъ перешеекъ между оз. Ташауль и моремъ, всего по фронту 10—12 верстъ.

По окончаніи высадки и подхода сухимъ путемъ всѣхъ назначенныхъ для Добруджанской операціи войскъ должно быть приступлено къ занятію Меджидійской долины, а слѣдовательно и Кюстендже, а затѣмъ къ занятію фронта Рассова-Кабадымъ — оз. Татаръ, прикрывающаго Меджидійскую долину.

Дессантъ въ Кюстендже.

Внѣшній рейдъ Кюстендже даетъ укрытіе отъ вѣтровъ западной половины компаса для транспортнаго и боевого флота; подводныхъ камней на рейдѣ мало, слѣдуетъ опасаться приближенія къ сѣверо-восточному берегу мыса Кюстендже, изобилующему подводными камнями, шлюпки съ войсками могутъ приставать къ берегу почти вплотную.

Портъ, по завладѣніи имъ, предоставитъ всѣ удобства для высадки войскъ и устройства промежуточной базы для дальнѣйшихъ дессантныхъ операцій.

Въ случаѣ высадки дессанта съ боемъ явится необходимость занять крутой обрывистый берегъ рейда.

Мелкосидящіе транспорты могутъ подойти на 90 саж. къ берегу (глуб. 9—12 фут.).

Линія 30 футовъ глубины, къ которой могутъ подойти боевыя суда, отстоитъ отъ берега въ разстояніи около $1^1/_4$ версты.

Итакъ: 1) въ порту Кюстендже можетъ одновременно отшвартоваться 35 транспортовъ (одна

дивизія); 2) высадка дессанта потребуетъ малаго количества мелкихъ дессантныхъ судовъ; 3) снабженіе дессанта водой не требуется; 4) при высадкѣ съ боемъ судовая артиллерія должна имѣть задачей содѣйствовать пѣхотѣ занять обрывистый берегъ рейда; 5) судовая артиллерія можетъ оказать содѣйствіе пѣхотѣ обстрѣломъ береговой полосы шириной до 9 верстъ.

Первоначальной задачей дессанта должно быть занятіе и укрѣпленіе полосы отъ Паласъ до Аджиджи.

По высадкѣ достаточнаго количества войскъ или же по подходѣ наступающихъ по Добруджѣ нашихъ корпусовъ, дессанту слѣдуетъ поставить слѣдующей задачей—прикрытіе Меджидійской долины, что будетъ достигнуто занятіемъ полосы Рассова-Кабадымъ—оз. Татаръ.

Дессантъ южнѣе м. Тузлы.

Незначительно выступающій въ море м. Тузла даетъ ничтожное укрытіе отъ господствующихъ на морѣ сѣверо-восточныхъ вѣтровъ. Море изобилуетъ подводными камнями. Берегъ высокъ. Мелкосидящіе транспорты могутъ подойти къ берегу на 90—150 саж. Линія подхода линейныхъ кораблей находится на разстояніи $3^1/_2$ верстъ.

Прѣсной воды нѣтъ.

Слѣдовательно: 1) высадка дессанта у м. Тузла можетъ быть сильно затруднена вѣтрами и подводными камнями; 2) дессантъ придется выбрасывать на крутой обрывистый берегъ; 3) дессантъ необходимо обезпечить прѣсной водой; 4) судовая артиллерія можетъ содѣйствовать высадившемуся дессанту обстрѣломъ береговой полосы шириной въ 7—8 верстъ.

Для прикрытія пункта высадки будутъ служить высоты западнѣе д. Тузла, отъ южной

оконечности оз. Тузла до сѣв. оз. Татладжикъ, всего по фронту около 9 верстъ.

Дессантъ у Мангаліи.

Портъ Мангалія не защищенъ отъ господствующихъ вѣтровъ; въ морѣ много подводныхъ камней; прибрежныя высоты круты.

Линія подхода мелко-сидящихъ транспортовъ въ 90—190 саж. отъ берега.

Линейные корабли могутъ подойти на разстояніе до полуверсты.

Прѣсной водой дессантъ будетъ обезпеченъ.

Слѣдовательно: 1) высадка у Мангаліи будетъ сильно затруднена вѣтромъ и подводными камнями; 2) высадка облегчается присутствіемъ старой каменной набережной и возможностью снабженія дессанта прѣсной водой; 3) судовая артиллерія можетъ обстрѣливать береговую полосу шириной въ 10 верстъ.

Для прикрытія пункта высадки необходимо занять высоты въ 4 верстахъ западнѣе порта Мангалія; невыгода та, что прикрывающая высадку полоса почти по серединѣ будетъ прорѣзана озеромъ Мангалія.

Дессантъ у Каварны.

Берегъ у Каварны настолько крутъ, что доступенъ только для пѣхоты; транспорты могутъ подойти къ берегу на разстояніе $1^1/_2$—2 верстъ.

Слѣдовательно производство дессанта у Каварны возможно только для незначительнаго отряда.

Дессантъ у Балчика.

Бухта Балчикъ расположена въ 33 верстахъ отъ Варны и представляетъ удобную стоянку флоту даже зимой; глубина бухты не превышаетъ 6—9 футовъ. Искусственныхъ портовыхъ сооруженій нѣтъ. Транспортныя суда и линейные корабли могутъ подойти къ берегу на разстояніе 2 верстъ.

Прѣсная вода есть.

Поэтому: 1) отсутствіе портовыхъ искусственныхъ сооруженій и незначительная глубина бухты затрудняютъ высадку; 2) находясь въ 33 верстахъ отъ Варны, Балчикъ входитъ въ сферу вліянія Варненскихъ укрѣпленій; 3) дессантъ можетъ быть легко подверженъ атакѣ непріятельскихъ подводныхъ лодокъ, имѣющихъ своей базой Варну; 4) организаціи подвоза воды не требуется, и 5) судовая артиллерія можетъ обстрѣливать береговую полосу шириной въ 8—9 верстъ.

Для обезпеченія пункта высадки необходимо занять полосу отъ Момчулъ—Сулеймафаки—Тортатумъ и Западнѣе Тюркъ—Суюджукъ всего по фронту 12—14 вер.

Дессантъ у устья р. Экрене.

Долина рѣки Экрене *) представляетъ собою треугольникъ, обращенный основаніемъ къ морю. Берегъ ея на протяженіи 5 верстъ низменный и удобный для высадки. Трудно проходимое болото, занимающее сѣверную часть его, стѣсняетъ маневрированіе высадившихся здѣсь войскъ.

Производство дессанта въ долинѣ р. Экрене трудно выполнимо вслѣдствіе непосредственной близости Верненскаго укрѣпленнаго раіона.

Слѣдовательно дессантныя операціи большихъ силъ возможны въ бухтѣ Мидія и у Кюстендже; остальные указанные пункты больше благопріятствуютъ производству малыхъ дессантныхъ операцій.

III. Условія перевозки дессанта.

Базы.

Вполнѣ оборудованной базой для дессантныхъ операцій слѣдуетъ считать Одессу, порто-

*) Болѣе точныхъ свѣдѣній о свойствахъ берега у устья р. Экрене нѣтъ.

вые сооруженія которой допускаютъ одновременно погрузку цѣлаго корпуса; Маріуполь, Новороссійскъ и Севастополь, имѣя значительную причальную линію, для посадки неудобны; въ Маріуполѣ кромѣ того недостатокъ прѣсной воды.

Поэтому Одесса, по всей вѣроятности, и явится пунктомъ посадки войскъ, назначенныхъ для дессантной операціи въ Добруджу.

Разстояніе отъ базъ къ пунктамъ высадки.

Разстоянія отъ пунктовъ посадки до пунктовъ высадки слѣдующія:

Отъ Одессы до бух. Мидіи — Кюстендже 300 верстъ или 22 часа ходу *).

Отъ Одессы до раіона м. Тузла—Мангалія—Каварна—Балчикъ 335—405 верстъ или 25—30 часовъ ходу.

Отъ Кюстендже до м. Тузла 21 верста или 1 ½ часа ходу

» » » Мангаліи 35 вер. или 2 ½ часа ходу.

» » » раіона Каварна — Балчикъ — устье р. Экрене 112 верстъ или 8 часовъ ходу.

Транспорныя средства.

Если нашъ Черноморскій флотъ не будетъ отвлеченъ дестантными операціями на Кавказскомъ берегу или какимъ-либо другимъ назначеніемъ, то транспорты могутъ быть распредѣлены слѣдующимъ образомъ:

Для одного корпуса флотомъ можетъ быть предоставлено 60 оборудованныхъ для перевозки транспортовъ, обладающихъ грузоподъемностью:

Офицеровъ	1600
Нижнихъ чиновъ	42000
Лошадей	6500
Орудій и повозокъ	2000

*) Время хода исчисляется по эскадренному ходу транспортовъ, дѣлающихъ 14 вер. въ часъ.

Кромѣ того:

1) Для перевозки запасовъ продовольствія, фуража на 21 день для указаннаго количества состава дессантной экспедиціи и артиллерійскихъ запасовъ, кромѣ войсковыхъ, будетъ выдѣлено нѣсколько транспортовъ (3—5) изъ числа перевозящихъ грузы.

2) 2 транспорта будетъ служить для перевозки базы высадки и 2 транспорта—плавучіе госпитали.

Время необходимое для сосредоточенія транспортовъ.

Для перевозки дивизіи потребуется 30—35 транспортовъ.

Для сосредоточенія транспортныхъ средствъ въ Одессѣ на одинъ корпусъ потребуется 35—45 дней; для дивизіи 20—30 дней; *) въ случаѣ экстренности время это можетъ быть сокращено вдвое, путемъ выгрузки груза въ пунктахъ нахожденія транспортовъ въ моментъ полученія приказа.

Сосредоточеніе транспортовъ для одновременной перевозки одного корпуса при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ для экспедиціи (почти полное прекращеніе всѣхъ остальныхъ перевозокъ и нарушеніе плана снабженія Кавказской арміи, выгрузкой транспортовъ не въ портахъ назначенія грузовъ) потребуютъ около 20 дней.

Не нарушая же общаго плана всѣхъ перевозокъ и лишь замедливъ его отозваніемъ 15—20 транспортовъ, задача можетъ быть рѣшена перевозкой корпуса въ два или три эшелона.

Въ лѣтніе мѣсяцы, при возможномъ, однако, отступленіи на 3—4 дня выхода изъ-за условій погоды, можно въ благопріятные дни широко использовать для перевозки средства

*) Большинство транспортовъ заняты перевозками грузовъ и потребуютъ послѣ разгрузки возстановленія дессантнаго оборудованія.

высадки (моторныя дессантныя баржи и приспособленные для высадки тральщики). Малый раіонъ плаванія отъ Одессы до Кюстендже позволяетъ посадить войска на дессантныя баржи и тральщики и провести ихъ на буксирѣ транспортовъ. На такія баржи на суточный переходъ можетъ быть посажено не менѣе 500 человѣкъ, что, считая общее число баржъ и тральщиковъ около 20, дастъ около 10,000 человѣкъ. Этимъ вопросъ сосредоточенія транспортовъ могъ бы получить практически простое разрѣшеніе.

Время необходимое для посадки.

Считая, что люди садятся на транспортъ по сходнямъ, рота можетъ погрузиться, примѣрно, въ 10—15 мин.

Лошади поднимаются стрѣлами, на что потребуется 5—7 минутъ; погрузка орудій и повозокъ займетъ столько же времени, что и лошадь.

При одновременной посадкѣ всего эшелона (корпусъ, дивизія) потребуется на погрузку около сутокъ.

Время необходимое для выходки изъ рейда.

На выходъ всей транспортной флотиліи за минныя загражденія Одесскаго порта, ввиду необходимости прохода черезъ нихъ днемъ, при благопріятныхъ условіяхъ погоды, надо считать 3—4 часа.

Высадочная флотилія.

Въ виду того, что высадочныя средства *) не выдѣлены спеціально для Добруджанской операціи, а находятся и сейчасъ въ дѣйствіи, то указать точное количество исправныхъ судовъ заблаговременно не представляется возможнымъ.

---

*) Въ настоящее время введены въ составъ высадочныхъ средствъ нашего флот самоходы (особыя баржи съ моторными двигателями); число ихъ къ іюлю мѣсяцу 10—12 въ ближайшее время количество ихъ будетъ увеличено.

Срокъ высадки.

Изъ практики высадокъ, производимыхъ транспортной флотиліей на Анатолійскомъ побережьѣ, слѣдуетъ считать, что при благопріятныхъ условіяхъ погоды, потребуется для высадки на открытый берегъ дивизіи около 12-ти часовъ дневного времени; для высадки корпуса около 36-ти часовъ, считая въ нихъ 6—8 часовъ ночного времени.

Выгрузка въ порту будетъ соотвѣтствовать времени погрузки, т. е. около сутокъ для корпуса.

Время необходимое для производства дессанта.

Слѣдовательно, отъ момента начала посадки въ Одессѣ до окончанія выгрузки при благопріятныхъ условіяхъ погоды въ нижеуказанныхъ пунктахъ всего эшелона (корпуса) необходимо:

1) въ раіонѣ бухты Мидіи — Кюстендже 3 сутокъ,

2) въ раіонѣ м. Тузла—Мангалія—Каварна—Балчикъ 3 сутокъ.

Общій расчетъ времени, необходимаго для производства дессанта отъ Кюстендже въ одинъ изъ пунктовъ высадки къ югу отъ него, будетъ колебаться въ предѣлахъ 3—10 часовъ ввиду того, что эти дессантныя операціи будутъ производиться небольшими отрядами (2—3 баталіона съ горными орудіями и пулеметами).

IV. Заключеніе.

1. Такъ какъ на сборъ необходимаго количества транспортовъ (для корпуса 60—70 судовъ и для дивизіи 30—35) потребуется отъ 3-хъ до 6-ти недѣль, то распоряженіе о сборѣ транспортовъ въ пунктѣ посадокъ должно быть сдѣлано заблаговременно.

2. Вѣроятной первоначальной цѣлью нашихъ дессантныхъ операцій въ Румынской Добруджѣ

будетъ занятіе Кюстендже; для дессанта въ Кюстендже одного корпуса при благопріятныхъ условіяхъ погоды потребуется 3 сутокъ; перевозка двухъ корпусовъ двумя эшелонами 7 сутокъ, тремя 11 сутокъ.

3. Дессантныя операціи къ югу отъ Кюстендже болѣе вѣроятны для небольшихъ отрядовъ и въ связи съ наступающими по Добруджѣ нашими войсками.

4. При наступленіи нашихъ войскъ по Добруджѣ отъ Меджидійской долины къ Болгарской границѣ малыя дессантныя операціи, вслѣдствіе возможности произвести ихъ внезапно для противника (3—10 час. времени), могутъ получить широкое примѣненіе.

5. Лучшимъ временемъ для дессантныхъ операцій слѣдуетъ признать іюль—августъ.

6. Опытъ Дарданельской дессантной операціи указалъ на огромное значеніе базы высадки; поэтому необходимо заблаговременное назначеніе начальника базы высадки (по возможности кого-либо изъ генераловъ Генеральнаго Штаба) для организаціи совмѣстно съ морскимъ вѣдомствомъ военно-хозяйственной стороны дессанта.

